Die Güterschiffahrt auf der Saale und Unstrut

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung

der staatswissenschaftlichen Doktorwürde

welche mit Genehmigung der

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

nebst den beigefügten Thesen

am Sonnabend, den 23. Februar 1918, mittags 12½ Uhr

öffentlich verteidigen wird

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Joachim Remme

aus

Berlin

Opponenten:

Freiherr Dr. von Mering, Halle

cand. rer. pol. Zilling, Halle.

Bonn a. Rhein
Druck von Heinrich Ludwig
1918

Referent: **Prof. Dr. K. Wiedenfeld.**

(Teildruck, die vollständige Arbeit erscheint in der von Herrn Prof. Dr. Wiedenfeld herausgegebenen Sammlung „Moderne Wirtschaftsgestaltungen").

Inhalt.

Die Frachtenfrage 6
1. Die Organisation des Frachtenmarktes. — 2. Die Frachthöhe. — 3. Saale-Schiffahrt und Eisenbahn.
Der Verkehr 23
1. Der Gesamtverkehr. — 2. Der Berg- und Talverkehr. — 3. Die Transportgüter. — 4. Saale- und Elbe-Verkehr. — 5. Die Abgrenzung des Saale-Hinterlandes.
Schlußbemerkung 39

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41534918_0019

Abkürzungen.

Abgeordnetenhaus: H. d. A.
Aktiengesellschaft: A. G.
Führer auf den deutschen Schiffahrtsstrassen: Führer.
Hallescher Speditions-Verein, A. G.: Hall. Sp. V.
Hamburg-Hallesche Dampfschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.: H. H. D. G
Handelskammer: H. K.
Jahresbericht: J. B.
Mitteilung: Mtlg.
Offene Handelsgesellschaft: O. H.
Reichstagsdrucksachen: Reichsdr.
Rhederei der Saaleschiffer, A. G.: Rhederei.
Schiffseigner-Verband Germania: Germania.
Session: Sess.
Speditions-Verein Mittelelbische Hafen- und Lagerhaus A.-G.: Mittelelb. Sp. V.
Statistik des Deutschen Reiches: Stat. d. D. R.
Vereinigte Elbschiffahrts-Gesellschaften, A. G.: V. E. G.
Zeitschrift für Binnenschiffahrt: Zsch. f. Bsch.
Zeitschrift „Das Schiff": Schiff.

Die Frachtenfrage [1].

1. Der Frage nach der inneren Bildung der Frachten soll die nach ihrem äußeren Zustandekommen voraus gehen, das ist die Organisation des Frachtenmarktes. Die Frachtverträge entstehen auf zweierlei Weise. Direkt zwischen dem Versender und dem Schiffseigner, und indirekt, wenn eine Vermittlungsstelle zwischen beiden steht. Ob der direkte oder indirekte Frachtabschluß im Saaleverkehr überwiegt, läßt sich zahlenmäßig nicht erfassen. Bei der Eigenart der Unternehmungsformen dürften beide ungefähr gleichwertig nebeneinander stehen.

Bei der direkten Frachtvermittlung, zu der auch die Frachtabschlüsse der nach außen als selbständiges Unternehmen auftretenden Rhederei gerechnet werden, ist zu scheiden zwischen Berg- und Talverkehr.

Der Bergverkehr, welcher der Menge, aber nicht dem Werte nach hinter dem Talverkehr zurücksteht, umfaßt zum größten Teil hochwertigere Stückgüter, die meist in Hamburg oder Lübeck und Stettin u. s. w. aufs Schiff genommen werden. Daneben kommen Massengüter in Kahnladungen vor, wie Holz aller Art, Steinkohlen, Braunkohlen, Futter-

---

1) Vergl. Materialien zum Binnenschiffahrtsgesetz, Reichstagsdrucksachen Bd. 282, Nr. 1127, Nr. 10 „Eisenbahntarife und Binnenwasserstraßen". — Normaltransportgebühren auf der Eisenbahn für Güter s. Drucksachen des Hauses der preuß. Abgeordneten, II. Sess. 1914/15, I, S. Bd. 224.

mittel u. a. Der Stückgutverkehr liegt nicht in den Händen der unabhängigen wilden Einzelschiffer, die ihm nicht gewachsen sind. Nur die über genügenden Dampfer- und Kahnraum verfügende Unternehmung ist hierin leistungsfähig. Mit dieser Unternehmung setzt sich der Versender oder dessen beauftragter Spediteur unmittelbar in Verbindung. Die Schiffahrtsfirma benachrichtigt alle Ladungsinteressenten von der Abfahrt ihrer Dampfer und der Versender fragt an, zu welchen Frachtsätzen ein bestimmter Posten Stückgut zur Beförderung übernommen wird. Auf diese Weise spielt sich das Geschäft in Hamburg ab zwischen dem Versender und der Rhederei, der H. H. D. G., den V. E. G. und in anderen Orten mit den Vertretern oder Vertrauensleuten der Gesellschaften. Dasselbe gilt für den Berlin-Stettiner Stückgutdienst. Neben diesen Frachtvereinbarungen von Fall zu Fall laufen bei regelmäßigen Versendungen feste Schlüsse, denen gewisse Einheitsfrachten zu Grunde liegen. Beim Massengutverkehr bergwärts bildet der direkte Verkehr die Ausnahme, abgesehen von den für die Mitglieder übernommenen Verladungen der Rhederei.

Der Stückgutverkehr talwärts beginnt in Halle. Hier handelt es sich hauptsächlich um Umschlagsgüter, die von der Rhederei, der H. H. D. G., den V. E. G., A. Mann und Schütze & Henkel gefahren werden. Die Firmen übernehmen diese Güter direkt vom Versender; die Kunden werden fortlaufend über die nächsten Abfahrtzeiten unterrichtet. Zur Pflege des Umschlagsverkehrs haben die Firmen im Hinterlande teilweise Vertreter und Vertrauensleute, die mit dem Versender im Namen der Gesellschaft verhandeln. — Auch Massenguttransporte kommen beim Talgeschäft häufig direkt zum Abschluß. Der Schiffer fragt bei der Tongrube, der Sandgrube, dem Steinbruch, den Solvay-Werken, der Ziegelei, der Zuckerfabrik, besonders in Zeiten schwachen Geschäfts, persönlich an, ob Ladung vorliegt. Außerdem hat wohl jeder Schiffer seine Ver-

trauensleute, die unter Umständen das Geschäft der Nachfrage für ihn besorgen und seine Interessen wahrnehmen. Sind Massengüter versendungsbereit und ein Schiffer hat sich nicht gemeldet, dann wendet sich der Versender an einen Vermittler. — Grundsätzlich darf also von direktem Geschäftsabschluß gesprochen werden im Stückgutgeschäft und bei einem Teil der talwärts von der Saale gehenden Massengutsendungen.

Die Vermittlung von Transporten besorgen sogen. Prokureure [2]), das sind Frachtvermittler, Frachtagenten, Frachtmakler, die sich an demselben Orte dauernd aufhalten, den örtlichen Markt und die Wünsche, Eigentümlichkeiten und Abhängigkeiten aller Interessenten genau kennen. An ihn wendet sich Schiffer und Versender. Der Prokureur übernimmt den Transport zu einem festen Frachtsatz, sobald er einen Schiffer an der Hand hat oder zu bekommen glaubt, der sich mit einer bestimmten Fracht begnügt. Die dem Schiffer gezahlte Fracht heißt Anteilfracht, sobald der Prokureur von der Gesamtfracht Provision, und Schleppkosten gleich zurückbehält. Die Gesamtfracht kennt der Schiffer meistens nicht, er muß sich häufig mit dem begnügen, was ihm der Prokureur gibt. Anteilfracht ist jetzt allgemein üblich, sie wird auch von der Rhederei, der H. H. D. G. und den V. E. G. gezahlt, mit dem zu beachtenden Unterschied, daß dem Rhedereischiffer als Aktionär die von der Anteilfracht abgezogene Provision zum Teil in Form der Dividende zugute kommt, während bei den beiden anderen eine niedrige Anteilfracht einen um so höheren Gewinn der betreffenden Unternehmung bedeutet; beide stehen dem Schiffer gleichsam als Prokureur gegenüber.

Das Prokureurwesen ist besonders stark in Hamburg ausgebildet. Die Prokureure treffen nur an der Börse zusammen, unterbreiten dem Schiffer und Versender ihre

2) Über Prokureure s. Pleissner S. 82 ff.

Angebote unter Berücksichtigung aller den Markt beeinflussenden Umstände und der mit ihnen jeweilig in Verbindung stehenden Partei. — An der Saale finden sich für den Talverkehr einige Prokureure in Wettin, Alsleben und Nienburg. In Halle erinnert die Annahme von Schiffen durch die ansässigen Firmen Schütze und Henkel, A. Mann, die V. E. G. und die Beladung der Germaniaschiffer durch die Vertretung der H. H. D. G. an Prokureurtätigkeit. Da zu Tal nicht geschleppt wird, erhält der Schiffer die Gesamtfracht abzüglich einer Provision von durchschnittlich 5-6%.

Alle am Frachtenmarkt interessierten Teile kennen dessen Lage genau, wozu nicht wenig regelmäßig in Zeitungen und Zeitschriften erscheinende Veröffentlichungen von Markt- und Wirtschaftsberichten über die Binnenschiffahrt, Frachten, Schlepplöhne, Versicherungen u. a. beitragen. Selbst der Einzelschiffer kann recht gut beurteilen, ob die ihm von der Gesellschaft oder dem Prokureur gezahlte Fracht als angemessen zu bezeichnen ist oder nicht. —

2. Die Frachthöhe, die immer von der jeweiligen Marktlage abhängt, kommt nicht willkürlich zu stande. Die Fracht kann eine bestimmte Höhe dauernd ebensowenig überschreiten, wie sie nicht dauernd unter einen bestimmten Tiefpunkt sinken wird.

Die Untergrenze bilden die privatwirtschaftlichen Selbstkosten; diese müssen mindestens gedeckt werden, soll das Gewerbe nicht mit Verlust arbeiten. Die Höhe dieser Selbstkosten läßt sich aber nicht einheitlich angeben, sie schwankt je nach der Größe des Unternehmens und der Art des Betriebes. Die festen Selbstkosten umfassen die Verzinsung und Tilgung der in den Betriebsmitteln angelegten Kapitalien, Unterhaltung der Betriebsmittel, gewisse Geschäfts- und Verwaltungsunkosten, die Schiffsversicherung, Gehälter und Löhne, die Lasten der sozialen Versicherung und Steuern. Die veränderlichen Kosten sind Unkosten, die sich nach der Beschäftigung der Betriebsmittel richten.

Zu ihnen sind zu rechnen: Lade- und Löschkosten, Hafenabgaben, Schiffahrts- und Schleusenabgaben, Schlepplöhne, ein Teil der Gehälter und Löhne, gewisse Unkosten für die Betriebsmittel u. a.

Wie nach unten sind der Frachthöhe auch nach oben Grenzen gezogen. Selbst wenn der freie Wettbewerb im Schiffahrtsgewerbe ganz aufhörte und sich alle Unternehmungen zu einem Monopol zusammenschlössen, dürften die Frachten nach oben die Grenze nicht überschreiten, die den Verkehr von der Wasserstraße ablenken und der Eisenbahn zuführen würden. Die Wasserstraße wird nur solange benutzt, wie sie der Eisenbahn gegenüber Vorteile bietet.

Die Wasserfracht bewegt sich daher im großen und ganzen ihrer Höhe nach zwischen den Selbstkosten der Schiffahrt und dem jeweilig geringsten Vorteil, den sie vor der jeweils in Frage kommenden möglichen Eisenbahnbeförderung läßt. Der Spielraum ist nicht unbedeutend, wie die schwankende Frachtgestaltung zeigt.

Prüft man nun im einzelnen die die Fracht bestimmenden Elemente, so ergibt sich zunächt — wie überall im Binnenschiffahrtsverkehr — auch auf der Saale ein entscheidender Unterschied zwischen Massengut und Stückgut. Dies hängt damit zusammen, daß der Kahnraum bei der Stückgutbeförderung gewöhnlich nicht so ausgenutzt werden kann wie bei der Beladung mit einem gleichartigen Massengut. Außerdem muß die Schwierigkeit berücksichtigt werden, eine bestimmte Menge Stückgüter bei gegebenem Wasserstand in einem gegebenen Kahnraum zu verstauen. Oft muß dem Dampfer ein erster oder zweiter Begleitkahn zur Aushilfe beigegeben werden, für den nicht mehr genügend Ladung eingeht, so daß die Tragfähigkeit nur teilweise ausgenutzt ist. Mit dem Stückgut ist auch beim Laden und Löschen relativ mehr Arbeit verbunden, besonders dann, wenn die Güter in verschiedenen Orten zur

Ausladung kommen oder ein Bugsieren im Hafen an mehrere Liegestellen nötig ist.

Güter nach Zwischenstationen werden in der Regel nicht wesentlich billiger gefahren als die für die Endstation bestimmten. An der Zwischenstation bleibt gewöhnlich Zuladung für das gelöschte Gut aus, und der leer gewordene Schiffsraum, der von der Anfangs- bis zur Endstation unter Umständen hätte ausgenutzt werden können, wird ungenutzt mitgeführt. Der Zwischenstationsverkehr verurteilt die durchgehenden Güter zu unfreiwilligem Aufenthalt. Bei Bergfahrten ist es schwierig, Schleppanschluß zu finden; außerdem wird auf der anschliessenden kürzeren Strecke ein verhältnismäßig höherer Schlepplohn für die Streckeneinheit gerechnet als bei durchgehendem Schlepp. So erklärt es sich, daß Güter, die unterhalb Halle auf der Saale zugeladen werden, Hallesche Fracht zahlen müssen. Talwärts nach Magdeburg bestimmte Güter sind nicht viel billiger als Hamburger; unterhalb Magdeburg gelöschte Güter fahren zum Hamburger Satz. Entsprechend ist es beim Bergverkehr.

Die Frachtübersicht auf S. 16 zeigt auch den erheblichen Unterschied für Berg- und Talgüter. Berg- und Talfahrt bilden hier nicht eine so geschlosssene Einheit wie etwa auf dem Rhein und der Weser; das ganze Netz der östlichen Wasserstraßen wird vielmehr vom einzelnen Kahn befahren, und jede einzelne Strecke steht daher in ihrer Frachtenbemessung unter ihren eigenen Bestimmungselementen. Im besonderen die Selbstkosten kommen daher zu gesonderter Geltung. Talwärts wird ohne Schleppkraft gefahren, mit Ausnahme der den Eildampfern beigegebenen Stückgutkähne und besonders eiliger sonstiger Transporte; das verringert die Selbstkosten und ermöglicht niedrigere Frachten. Anders die Bergreise. Da muß sich das Fahrzeug zur Ueberwindung der ihm entgegenstehenden Strömung fremder Schleppkraft bedienen, die den Transport sehr verteuert. Für die Strecke Hamburg-Halle

beträgt der Schlepplohn ziemlich gleichmäßig 21-23 Pf. für 100 kg. Besonders ungünstig ist die Saale gestellt; während auf der Elbe für die 330 km lange Strecke Hamburg-Barby 8-11 Pf für 100 kg zu zahlen sind, werden auf der 105 km langen Strecke Barby-Halle 11-14 Pf für 100 kg bei durchschnittlicher Beladung erhoben[3]). Der hohe Schlepplohn auf der Saale hat seinen Grund in der Monopolstellung der Kettendampfer. Auf der Saale ist es nicht so wie auf der Elbe, wo unter dem Druck starker Konkurrenz die festen Schlepptarife nur noch auf dem Papier stehen und die Schleppkraft ebenso börsenmäßig gehandelt wird wie die Frachten.

Sehr stark beeinflussen Wasserstand und Jahreszeit die Frachten. Je kleiner das Wasser, um so höher müssen die Frachten steigen, um die Selbstkosten zu decken. Deswegen werden auch bei laufenden Schlüssen von einem gewissen niedrigen Wasserstand an sogenannte Kleinwasserzuschläge erhoben. Massengüter gelangen in solchen Zeiten in geringeren Mengen zur Verladung, weil sie hohe Frachten nur schwer tragen.

Die Fracht für bestimmte Güter richtet sich noch in anderer Weise nach dem Wasserstand. Schwergüter werden bei vollem Wasser billiger gefahren als Leichtgüter, die nicht die volle Ausnutzung der Tragfähigkeit gestatten; der Unterschied gleicht sich bei fallendem Wasser mehr und mehr aus.

Mit dem Wasserstandswechsel hängt es zusammen, daß auch die Jahreszeiten die Frachtenhöhe mit bestimmen. Frühjahr und Herbst sind die Hauptgeschäftszeiten im Schiffahrtsgewerbe. Im Frühjahr warten die beladenen Kähne auf die Eröffnung der Schiffahrt, um mit dem vollen Frühjahrswasser abzuschwimmen. Im Herbst drängen sich die Güter zusammen, um vor dem Winter noch ihr Ziel zu erreichen. Dazu sind die Tage im Frühjahr und Herbst

3) Vergl. den Schlepptarif der V. E. G. für die Saale.

kürzer und verbieten die volle Ausnutzung der Betriebsmittel. Die niedrigen Sommerwasserstände machen sich gewöhnlich recht unangenehm fühlbar, wenn auch das Güterangebot im Sommer meist nachläßt.

Auch die Schnelligkeit der Beförderung ist bedeutsam. Der Eilverkehr ist scharf zu trennen von dem gewöhnlichen Stückgutverkehr und von dem Massengutverkehr, bei dem es auf einige Tage oder gar Wochen mehr oder weniger oft nicht ankommt. Der Eilgutverkehr auf der Saale vermag sich um so eher zu behaupten, je pünktlicher und schneller er arbeitet. Die Eilfrachten, die weit über den gewöhnlichen Stückgut- und Massengutfrachten liegen, sind beständiger und regelmäßiger als jene. Daher laufen auch im Eilverkehr die meisten festen Transportverträge.

Die Fracht richtet sich nach der Beschaffenheit des Fahrzeugs. Güter werden in einfachen offenen Kähnen billiger befördert als in modernen gedeckten Eisenkähnen.

Es ist schon darauf hingewiesen, daß Güter nach Zwischenstationen nicht oder nicht viel billiger befördert werden als nach der Endstation. Das hängt auch mit der Entfernungsfrage zusammen, mit der Tatsache der Geltung von Staffeltarifen in der Schiffahrt. Das besagt: für längere Strecken werden geringere Frachtsätze für die Gewichts- und Streckeneinheit berechnet als für kürzere, weil die Selbstkosten nicht entsprechend der zunehmenden Entfernung wachsen. Außerdem wird für den Versender mit steigender Entfernung das Bedürfnis nach billigen Frachten größer, und der Zeitverlust macht sich fühlbar. Der Schiffer sieht sich daher oft gezwungen, seine Ansprüche bei längeren Fahrten relativ herabzudrücken, wenn er den Auftrag überhaupt erhalten will.

Die Art der Güter wird bei der Frachtbemessung berücksichtigt. Wertvollere Güter, die von der Eisenbahn in höheren Tarifklassen gefahren werden, und bei denen die

Transportkosten nur einen geringen Bruchteil des Wertes ausmachen, werden höher tarifiert als minder wertvolle.

Nicht unwichtig bei der Frachterstellung ist die Regelmäßigkeit und Stetigkeit, mit der ein Versender Gütermengen zur Versendung bringt. Versendern, mit denen langfristige Transportverträge abgeschlossen sind, werden gewöhnlich Vergünstigungen gewährt.

Die Lage des Herkunfts- oder Bestimmungsortes der Ware zum Umschlags- oder Verladeplatz ist nicht bedeutungslos. Es liegt im Interesse der Schiffahrt, neue und mehr Güter auf die Wasserstraße zu ziehen; die Güter bleiben nicht aus, wenn ihnen günstigere Transportbedingungen geboten werden als bisher. Das geschieht namentlich im Wettbewerb mit der Elbe. Für Güter nach Leipzig und in das sächsische Hinterland werden niedrigere Wasserfrachten gefordert als für Hallesche Güter und solche, die, etwa von Thüringen her, die Saale unbedingt benutzen. Unter die Selbstkostengrenze geht man allerdings an der Saale in der Regel nicht; es wird aber bei Umschlagsgütern stets geprüft, wie sich die Verfrachtung über die Elbe stellt; danach wird das Angebot abgegeben.

Die Tatsache von Angebot und Nachfrage nach Schiffsraum macht sich auf der Saale nicht zu stark fühlbar. Im Sommer, bei kleinem Wasser, ist das Güterangebot an sich nicht übermäßig groß, weil die höheren Frachten, die wegen der geringeren Ladefähigkeit der Kähne gefordert werden, manche Güter von vornherein auf die Eisenbahn oder die Elbe weisen. Starke Nachfrage nach Kahnraum läßt sich außerdem bei dem reichlichen Schiffsraum auf Elbe und Saale leicht befriedigen. Ein übermäßiges, die Frachten werfendes Angebot an Kahnraum tritt an der Saale auch deswegen gewöhnlich nicht in Erscheinung, weil ein großer Teil der Fahrzeuge durch die Rhederei und die H. H. D. G. beladen wird, die den Kahnraum ihrer Schiffer lieber unbenutzt stehen lassen, als ihn zu verlustbringenden Schleuder-

frachten zu beladen; der Schiffer fährt nicht, wenn die Fracht nicht wenigstens seine Selbstkosten deckt.

Der Schiffer sieht bei Feststellung der Fracht auf die Beschaffenheit der Güter. Sperrige Güter werden bei vollem Wasser höher tarifiert als schwerliegende, die eine bessere Ausnutzung der Tragfähigkeit gestatten. Eine saubere, angenehme Ladung wird vorgezogen.

Endlich wird die Aussicht auf Rückladung bei der Fracht berücksichtigt, so weit das der Wettbewerb zuläßt. Die gewaltigen Gütermengen, die z. B. Berlin jährlich zu Wasser erreichen, könnten billiger gefahren werden, wenn es in Berlin genügend Rückfracht gäbe. Deswegen sind auch die Frachten im Saale-Berliner Verkehr verhältnismäßig hoch. Die Frachten von der Elbe nach der Saale sind zurückgegangen, seitdem ein entwickelter Umschlagsdienst für mehr Rückfracht an Stückgütern sorgt. Bis 1900 wurden die nach Halle bestimmten Stückgüter aus Hamburg mit durchschnittlich 1 ℳ und mehr für 100 kg bezahlt, weil die Kähne oft leer oder ungenügend beladen von Halle aus zu Tal fahren mußten. Der große Tonversand von der Saale nach dem Osten wäre in dem gegebenen Umfang oder zu den üblichen Frachtsätzen wahrscheinlich nicht möglich, wenn die Kähne im Osten nicht genügend Rückladung fänden.

Das sind die wichtigsten sachlichen Momente, die bei der Frachtfestsetzung an der Saale berücksichtigt werden. Daneben gibt es andere persönlicher und individueller Art, die mit dem Bestehen verschiedener Interessengruppen und Interessenkreise zusammenhängen. Es ist das verständlich im Hinblick auf die weiter oben behandelten verschiedenen Unternehmergruppen in den beiden Hauptverkehrsrichtungen Saale-Hamburg und Saale-Berlin-Stettin.

Alle diese Momente führen dazu, daß die Saaleschiffahrt von einer Tarifierung ihrer Frachten sehr weit entfernt ist. Jede Frachtvereinbarung wird vielmehr individuell getroffen, und selbst für die Beförderung einzelner

Güter, die der gleichen Güterklasse angehören, stimmen die Frachtsätze weder zeitlich noch räumlich miteinander überein. Infolgedessen hat auch jede Aufstellung von Durchschnittsfrachten nur den Wert eines allgemeinen Rahmens, innerhalb dessen sich erhebliche Abweichungen in jedem Einzelfall finden. Aber in dieser Bedeutung ist sie nicht ohne Wert. Auf Grund amtlicher Erhebungen für die Jahre 1896—1908, sowie von Mitteilungen aller in Halle ansässigen Schiffahrtsunternehmungen, verschiedener Einzelschiffer, Prokureure und endlich zahlreicher am Wassertransport interessierter Firmen lassen sich folgende Angaben geben;

Durchschnittsfrachten [4]) in Pf. für 100 kg

a. Niedrigstsatz
b. Mittelsatz
c. Höchstsatz

Eilstückgut			Gewöhnl. Stückgut	Massengut		
Hamburg-Halle (Ort)	a.	55— 75	30—40	Hamburg-Saale	a.	25—30
	b.	75—1,00	40—55		b.	30—50
	c.	1,00—1,50	60	Lübeck-Saale	b.	45—70
Hamburg-Halle (Umschl.)	b.	55— 70	40	Stettin-Saale	b.	50—75
Halle-Hamburg	b.	35— 45	kommt selten vor	Saale-Hamburg,	a.	20—25
				Lübeck, märk. Wasserstr.	b.	25—35
					c.	35—50
Halle-Berlin	a.	35— 45	kommt	Saale-Stettin,		
	b.	45— 80	selten vor	Warthe, Osten	b.	40—60

4) Vergl. die regelmäßigen Berichte über den Frachtenmarkt im Schiff. — „Die Bewegung der Frachten im Jahre 1911/12" von O. Gerold. Zeitschr. f. Binnenschiffahrt 1913 H. 9, S. 201 ff. — „Frachtvergleichungen für gewisse Güter auf dem Bahn-, See- und Binnenwasserwege". Drucksachen des preuß. Hauses der Abgeordneten III. Sess. 19. Legisl.-Per. 1901 Nr. 136. — S. ferner in den Akten des Kgl. Wasserbauamts Halle Schreiben der Rhederei vom 1. II. 1909 und der Firma A. Mann vom 19. I. 1909 über die Höhe der Schiffsfrachten in den Jahren 1907/8.

3. Gegenüber der Eisenbahn genießt die Saalewasserstraße, wie andere Wasserstraßen, eine Reihe technischer Vorzüge, die den volkswirtschaftlich bedeutsamsten Vorteil, den billiger Transportkosten, erklären. Wie es damit, bezogen auf die Streckeneinheit und die ganze Verkehrsstrecke, im Vergleich mit der Eisenbahn steht, soll nachstehende Übersicht deutlich machen:

Reine Frachtkosten für 1 tkm auf der Strecke Halle-Hamburg im Vergleich mit den entsprechenden Kosten auf der Eisenbahn mit Berücksichtigung des Umschlags von und nach Leipzig:

Halle-Hamburg (Hbf.)

Wasserweg 440 km			Eisenbahnweg 338 km			
Fracht für 1 t auf dem Wasser	Fracht für 1 tkm Wasserweg	1 tkm Wasserfracht umgerechnet auf Eisenbahnentfernung	nach Tarif	Streckensatz für 1 tkm	Gesamtfracht für 1 t einschl. Abfertigungsgebühr	Dies ergibt für 1 tkm
Pf.	Pf.	Pf.		Pf.	Pf.	Pf.
200	0,46	0,59	—	—	—	—
250	0,57	0,74	Spezialt. III	2,2	860	2,54
300	0,68	0,89	„ II	3,5	1300	3,85
400	0,91	1,18	„ I	4,5	1640	4,85
500	1,14	1,48	Tarif A 2	5,0	1810	5,36
600	1,36	1,78	„ B	6,0	2150	6,36
700	1,59	2,07	„ A 1	6,7	2460	7,28
800	1,81	2,37	—	—	—	—

Hamburg-Leipziger-Verkehr

Hamburg-Leipzig (Thüringer- u. Magdebrg. Bahnhof) 372 km
Halle „ „ „ „ „ 35 „

Umschlag in Halle					Eisenbahndurchgeng	
Wasserfracht für 1 t Halle-Hamburg	Wasserfracht, Umschlag und Eisenbahnfracht einschl. Abfertg. Gebühr bei einem Normal umschlag von 13 Pf für 100 kg für Güter des Sp. Tar. III und von 17 Pf. für andere Güter				nach Tarif	1 t einschl. Abfertg. Gebühr
Pf.	III	II	I	B		Pf.
300	560	630	670	770	Spezialt III	940
400	660	730	770	870	„ II	1 420
500	760	830	870	970	„ I	1 790
600	860	930	970	1 070	Tarif B	2 350

Berechnungen für die Strecken:

Halle-Berlin Wasserweg 290 km,
Eisenbahnweg bis Berlin Anh. Bhf. 162 km
Halle-Lübeck Wasserweg 480 km, Eisenbahnweg 335 km
Halle-Stettin „ 480 „ „ 310 „
führen zu entsprechenden Ergebnissen.

Die Aufstellung läßt bezüglich der Transportkosten die Ueberlegenheit der Wasserstraße gegenüber den allgemeinen Tarifsätzen der Eisenbahn deutlich erkennen. Trotz des um rd. 100 km längeren Wasserwegs Halle-Hamburg bleibt der auf die Eisenbahnentfernung umgerechnete tkm-Satz des Wassertransports noch bei höchstem Frachtenstand hinter den Kosten des Schienenweges zurück. Nimmt man gar bei der Eisenbahn die Abfertigungs-Gebühr — wie angemessen — zu dem tkm-Satz hinzu, so kommt die Wasserstraße nicht annähernd an die Höhe auch nur des Spezialtarifs III, geschweige der andern oder des Allgemeinen Tarifs heran.

Die Spannung läßt bei geringwertigen Gütern nach, die von der Eisenbahn zu den niedrigen Ausnahme-Tarifen gefahren werden. Als Beispiele seien der Rohstofftarif, der Kali-, der Düngekalk- und der Wegebaustoffetarif aufgeführt. Sie betragen unter Hinzurechnung der Abfertigungsgebühr für je 1 tkm:

bei einer Entfernung von	Rohstoff-Tarif Pf.	Kali-Tarif Pf.	Düngekalk-Tarif Pf.	Wegebaustoffe-Tarif Pf.
1— 50 km	60—3,6	60—3,6	60—3,6	60—3,6
51— 200 „	3,6—2,5	3,6—2,5	3,6—2,2	3,6—1,7
201— 300 „	2,5—2,4	2,5—2,3	2,2—1,9	1,7—1,6
301— 400 „	2.4—2,3	2,3—2,1	1,9—1,8	1,6—1,5
401— 500 „	2,3—2,1	2,1—1,8	1,8—1,7	1,5—1,5
501—1000 „	2,1—1,7	1,8—1,4	1,7—1,5	1,5—1,4

Bei einer Transportlänge von 300—400 km (Halle-Hamburg 338 km) werden also auf der Eisenbahn Frachtsätze bewilligt, die sich den Wasserfrachten immerhin erheblich

nähern; bei kurzen Entfernungen ist der Schienenweg für die Güter der Ausnahmetarife zumeist billiger als der Wasserweg.

Der Frachtvorteil der Wasserstraßen kommt zudem nicht einschränkungslos zur Wirkung. Der Versender hat in die Rechnung der Wassertransportkosten die Prämie für die Transportversicherung einzustellen, die auf der Eisenbahn in der Regel fortfällt, und läuft noch das ganze Risiko geringerer Sicherheit, das sich nicht im Versicherungsbetrage ausdrücken läßt. Auch die Pünklichkeit ist nicht so genau wie bei der Eisenbahn; nicht einmal beim Eilgutdienst, der zwar recht zuverlässig arbeitet, aber doch auch vom Wasserstandswechsel und von den Durchschleusungen beeinträchtigt wird. Die gleichen Hindernisse und dazu der längere Weg stellen sich der Geschwindigkeit des Wasserdienstes entgegen; die Saale ist hierin schlechter gestellt als die großen Ströme, auf denen der Eilverkehr sich ganz glatt abzuwickeln und mit der Eisenbahn — dank den häufigen Aufenthalten der Güterzüge — auf weite Entfernungen Schritt zu halten vermag.

Noch störender als diese betriebstechnischen Mängel ist aber die Unbeständigkeit der Frachtenhöhe. Die Frachten schwanken oft von Tag zu Tag. Der Versender muß sich, falls nicht feste Transportverträge laufen, jedesmal vergewissern, zu welchem Satz er auf Beförderung rechnen kann. Es fehlt die dem Verkehr erwünschte Stetigkeit, welche die Eisenbahntarife bieten.

Ein rein spekulatives Moment der Unsicherheit kommt so in alle Preisberechnungen hinein, und das wirkt notwendig auf den Wasserverkehr selbst zurück.

In gleicher Richtung wirkt die Gefahr der völligen oder teilweisen Einstellung der Schiffahrt bei Niedrigwasser und im Winter.

Alles zusammen trägt dazu bei, daß viele Güter auf der Eisenbahn bleiben, die rechnungsmäßig zu Wasser billiger befördert würden.

Aus eben diesen Gründen ist aber auch von einem heftigen Wettbewerb oder gar erbitterten Konkurrenzkampf zwischen Schiffahrt und Eisenbahn an der Saale kaum etwas zu verspüren. Die Unstrut zwar hat ihre Bedeutung als Schiffahrtsstraße mit der Inbetriebnahme der Unstrutbahn beinahe ganz verloren[5]). Die Saaleschiffahrt jedoch kann damit rechnen, daß ihr im Durchgangsverkehr die Güter bis zum Spezial-Tarif II im allgemeinen verbleiben. Der Saale sind Umschlagsgüter von den preußischen Eisenbahnen nur entzogen durch Detarifierungen unter Spezial-Tarif II herunter. Als das bei Roh- und Verbrauchszucker, der zur Ausfuhr bestimmt ist, im Jahre 1902 geschah, hat es daher an Klagen seitens der Schiffahrtstreibenden nicht gefehlt. Ebenso hat sich der 1911-12 geltende Ausnahmetarif für Dünge- und Futtermittel unangenehm[5a]) fühlbar gemacht.

Stärkere Ausfälle führt die Saaleschiffahrt dagegen auf gewisse Tarifmaßnahmen Sachsens und Bayerns zurück. Diese Maßnahmen sind als Wettbewerbs-Maßnahmen jener Staaten gegen Preußen anzusehen. Sachsen[6]) und Bayern sind bemüht, möglichst viel Verkehr von preußischen Bahnen abzuziehen. Deswegen hat Sachsen für Elbumschlagsgüter, die sonst zum Teil die Saale benutzen würden, von Riesa und Dresden aus nach und von sächsischen und bayrischen Stationen Ausnahmetarife und Frachtbegünstigungen erstellt. Dasselbe hat Bayern[7]) für Umschlagsgüter getan, die zum Rhein und bis nach Antwerpen hin auf bayrischen Bahnen östlich gehen, anstatt den Weg

---

5) Schiff, Nr. 85, 1896, S. 235. — Die Denkschriften betr. die Bauausführungen . . . für die Jahre 1890/91, 1893/95, 1897/99.

5a) Geschäftsbericht der Rhederei für 1912. — J. B. der H. K. Halle 1912.

6) S. Koenig's Eisenbahnfrachtentarif, F. „Auszug aus den Tarifbestimmungen für den Elbeumschlag in Riesa und Dresden". — J. B. der H. K. Halle 1903, S. 58.

7) Vergl. z. B. Verhandlungen und Mitteilungen der Handelskammer zu Dessau Nr. 5, Nov. 1913, S. 54.

über die Weser und Elbe zu nehmen, wobei sie bayrisches Gebiet nicht oder kaum berühren würden.

So ergibt sich für die Saaleschiffahrt und Schienenwege das folgende Verhältnis: Im Binnenverkehr — d. h. demjenigen Verkehr, der seinen Ausgangs- und Endpunkt an der Wasserstraße selbst findet — ist die Saale der Eisenbahn gegenüber im allgemeinen voll wettbewerbsfähig; Güter aller Art, bis herab zu den auf der Eisenbahn in den niedrigsten Tarifklassen gefahrenen, werden billiger auf dem Wasser befördert. Güter des Spezialtarifs II und niedrigerer Tarife zieht dagegen die Eisenbahn um so eher an, je weiter der Bestimmungs- oder der Versendungsort vom Ufer entfernt liegen und je kürzer die zu Wasser zurückzulegende Entfernung ist. Die auf der Saale in großen Mengen talwärts beförderten Massengüter können also die Saale nur benutzen, weil sie in der Nähe des Ufers gewonnen werden oder nur eine geringe Eisenbahnvorfracht zu tragen haben. Hier sind in erster Linie zu nennen: Kies, Sand (Formsand aus Sandgruben an der Kleinbahn Wallwitz-Wettin), Ton (aus Tongruben, die sich zwischen Trotha und Alsleben in der Nähe des Ufers finden), gebrannter Kalk, Mauersteine und Dachziegel (aus zahlreichen am Ufer gelegenen Ziegeleien), Steine aller Art in verschiedener Bearbeitung (Steinbrüche bei Brachwitz, Wettin, zwischen Alsleben und Bernburg), Zuckerrüben (für die am Ufer gelegenen Rohzuckerfabriken). Daneben gibt es Interessenten für den Bezug oder Versand von Gütern, die im Umschlag nicht vorkommen, wie die Zentralgenossenschaft zum Bezuge landwirtschaftlicher Bedarfsartikel mit dem Sitz in Halle, die große Posten Futtermittel bezieht, Holzhandlungen und Zementfabriken (bei Halle an der Hettstetter Bahn, Nienburg). Sobald der Produktionsort weiter vom Wasser abrückt, wie das bei Kalisalzen und Verbrauchszucker der Fall ist, erhält der Wasserweg nur bei Erstellung niedrigster Frachten den Vorzug. Gerade die Güter niedrigster Wertstufen sind

darin besonders empfindlich; mit zunehmendem Wert der Transportgüter wird das Verhältnis günstiger.

Im Durchgangsverkehr steht die Saale nicht so günstig da wie offene Ströme. Schon Güter des Eisenbahn-Spez.-Tarifs III, vollends die zu Ausnahmetarifen gefahrenen Güter, kommen auf der Saale im Umschlag so gut wie gar nicht vor. Alle Versuche des Schiffahrtsgewerbes, Güter dieser Art über die Saale zu leiten, sind fehlgeschlagen. Erst Güter vom Spez.-Tar. II aufwärts werden mit Nutzen über die Saale genommen. So kommen im Umschlag namentlich vor: Kaufmannsgüter aller Art und Kolonialwaren, Hülsenfrüchte, Lein- und Oelsamen, Obst und Beeren (Südfrüchte, amerikanisches Obst), Eisen- und Metallfabrikate aller Art, Maschinen und Maschinenteile (vor allem landwirtschaftliche Maschinen aus England und bestimmte Automaten aus den Vereinigten Staaten), Oel aller Art, Fette, Tran, Talg, Teer, Pech, Asphalt, Papier, Porzellan, hochwertige Hölzer (namentlich ausländische), Häute und Leder, Gerbstoffe aller Art; alle diese Güter sind größtenteils Stückgüter und werden als Eilgut gefahren. Auch hier zeigt sich also, daß die übliche Auffassung, wonach die Wasserstraßen einen Vorsprung vor den Schienenwegen gerade in der Beförderung billigster Massenstoffe besitzen sollen, vor den Tatsachen des Verkehrs nicht standhält. Bei Massengütern hört im Gegenteil die Wettbewerbsfähigkeit der Saaleschiffahrt viel früher auf als bei den Gütern mittleren und vollends höheren Werts.

Der Verkehr. [8])

1. Der Gesamtverkehr der Saale, umgerechnet in tkm, zeigt im Vergleich mit der Elbe folgende Zahlen [9]):

Jahr	Elbe von der österreich. Grenze bis zu den Eisenbahnbrücken bei Hamburg und Harburg	Saale von der Mündung des geplanten Leipz.-Saale-Kanals bis zur Elbe	zusammen
	in Millionen tkm		
1875	435	17	452
1885	1 298	15	1 313
1895	1 952	19	1 971
1905	3 584	42	3 626
1912	—	47,6	—

Diese Zahlen lassen die starke Zunahme des Saaleverkehrs erkennen. Sie veranschaulichen aber zugleich, welche bescheidene Stellung die Saale im Binnenwassergüterverkehr einnimmt. Für die Unstrut fehlen entsprechende Angaben.

8) Über Schiffs- und Güterverkehr vergl. die jährlichen Veröffentl. des Kaiserl. Statist. Amtes. — Über die Regelung der Schiffs- und Güterverkehrs-Statistik s. u. a. N. F. Bd. 63, Vorbemerkung S. V. N. F. Bd. 192, Vorbemerkung. Die Neuregelung seit 1908 N. F. Bd. 235. I. Einleitung B.

Statistische Angaben sind ferner zu finden: in den jährlichen statistischen Mitteilungen der H. K. zu Halle a. S. — Veröffentlichungen beruhen auf Angaben der Königl. Wasserbauämter. — Statistische Mitt. der H. K. zu Dessau für den Verkehr in Bernburg. — Denkschriften betreffend die Bauausführungen usw. — In den Akten des Königl. Wasserbauamts zu Naumburg über den Schiffs- und Güterverkehr an den Schleusen und Plätzen, die in seinem Bezirk seit 1909 in der Reichsstatistik nicht mehr erscheinen. — Güterverkehr der Schleusen Bernburg 1907—1909, s. Akten der Herzogl. Anhalt. Wasserbauverwaltung.

9) Reichstagsdrucks. Bd. 282, Nr. 1127, S. 5889. — Die Angabe für 1912: Statistik des Deutschen Reiches N. F. Bd. 265, II, Einleitg., Abschn. E., S. XXVII.

Der Gesamtverkehr der Saale unterhalb Halles geht, soweit er nicht reiner Lokalverkehr ist, durch die Schleuse zu Kalbe und wird dort statistisch erfaßt. Dort wurden seit 1900 in der Durchfuhr folgende Gütermengen angeschrieben in t:

Jahr	talwärts	bergwärts	zusammen
1900	274 838	121 800	396 638
1901	251 720	115 295	367 015
1902	293 160	120 097	413 257
1903	363 384	137 520	500 904 —
1904	260 765	92 085	352 850
1905	415 360	158 280	573 640
1906	418 240	158 145	576 385
1907	381 350	174 480	555 830
1908	354 520	161 070	515 590
1909	358 986	178 428	537 414
1910	504 567	218 742	723 309
1911	355 155	160 959	516 114
1912	497 830	199 925	697 755
1913	507 275	211 006	718 281

Aus welchen statistischen Zählbezirken der Reichsstatistik Saalegüter in Mengen von wenigstens 10,000 t im Empfang kommen, und in welche sie im Versand gehen, lassen folgende Zahlen erkennen:

No. des Zählbezirks und Bezeichnung	1910		1911		1912	
	Vers.	Empf.	Vers.	Empf.	Vers.	Empf.
7 Lübeck usw . .	20 477	5 210	13 966	2 602	40 172	5 167
8a Hamburg usw. .	224 407	175 322	155 517	128 011	191 261	152 726
16a Berlin	33 336	2 113	12 938	2 833	29 918	2 758
16b „ u. Umgebg. .	2 641	558	4 513	479	11 377	236
17c Märk. Wasserstr. . (ohne 16a, 16b u. 18a)	7 345	2 305	16 727	912	24 313	1 307
18a Plaue-Ihle-Kan. .	1 031	—	304	—	25 634	471
18b Elbe in Prov. Sachs. u. Anhalt .	81 586	6 042	60 306	2 758	62 618	7 588

Demgegenüber dient die Schiffahrt auf der Unstrut und Saale herab bis Weißenfels fast ausschließlich dem Lokalverkehr. Die geringen Gütermengen, die Halle oder noch weiter talwärts gelegene Orte erreichen, sind statistisch nicht gesondert zu erfassen; sie dürfen auch vernachlässigt werden, da sie für die Beurteilung der Unstrut und Saale bedeutungslos und zudem in den Zahlen der Schleuse Beuditz bei Weißenfels enthalten sind. Den Güterverkehr der Schleusen Freyburg an der Unstrut und Beuditz veranschaulichen folgende Zahlen: es durchfuhren die Schleusen zu:

Jahr	Freyburg (Unstrut)		Beuditz (Saale bei Weißenfels)	
	bergw.	talw.	bergw.	talw.
1900	1 378 t	18 860 t	2 297 t	23 884 t
1905	584	11 722	1 933	21 541
1906	503	916	2 439	17 900
1907	640	14 274	1 952	17 156
1908	599	14 691	1 456	19 102
1909	298	15 115	1 592	17 627
1910	493	21 548	1 431	22 091
1911	1 378	13 981	859	15 330
1912	—	17 790	—	—
1913	21	20 419	710	21 302

Die Zahlen für die Jahre 1900—1908 sind der Reichsstatistik entnommen, die der Jahre 1909 bis 1913 den statistischen Mitteilungen der Handelskammer zu Halle.

An welchen Orten die Verkehrsgüter auf die Saale kommen und von der Saale gehen, soll nachstehende Zusammenstellung zeigen. Die der Berechnung zu Grunde liegenden Schleusendurchgangszahlen sind zwar der Reichsstatistik entnommen; die Tabelle gibt jedoch insofern kein ganz exaktes Bild von den tatsächlichen Verhältnissen, als der — im ganzen unbedeutende — Lokalverkehr nicht gesondert erfaßt ist. Außerdem sind die Zählungen des Jahres 1909 mit verwertet, trotzdem sie auf Genauigkeit keinen An-

spruch erheben können: die Reichsbinnenschiffahrtsstatistik ist namentlich in den ersten Jahren nach ihrer Reform von 1908, wie in den Vorreden jener amtlichen Veröffentlichungen selbst vermerkt ist, ungenau und fehlerhaft. Es kommt in dieser Zusammenstellung aber nicht auf die genauen Zahlen, sondern nur auf die Erfassung der Tendenz der Güterbewegung an.

Beim Talverkehr kamen auf die Saale

Jahr	Oberhalb Gimritz t	zwischen Gimritz und Bernburg t	zwischen Bernburg u. Kalbe t	zusammen t
1909	66 240	179 821	112 925	358 986
1910	94 682	249 830	160 055	504 567
1911	77 639	193 359	84 157	355 155
1912	101 440	249 639	146 751	497 830
1913	120 003	227 244	160 028	507 275

Beim Bergverkehr gingen von der Saale

Jahr	zwischen Kalbe u. Bernburg t	zwischen Bernburg u. Gimritz t	oberhalb Gimritz t	zusammen t
1909	25 979	10 130	142 319	178 428
1910	17 289	24 225	177 228	218 742
1911	15 722	12 879	132 358	160 959
1912	19 513	5 425	174 989	199 927
1913	19 314	17 291	174 401	211 006

2. Im Berg- und Talverkehr besteht, wie schon die letzte Zusammenstellung erkennen läßt, ein bemerkenswerter Unterschied. Das Berggut strebt nach Halle; nur ein geringer Teil wird schon unterhalb Halles ausgeladen. Offenbar steht also der Verkehr in Gütern, die an der Saale oder in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft gebraucht werden, hinter dem über Halle hinaus gehenden Umschlagsverkehr beträchtlich zurück. Leider läßt sich jedoch weder der Hallesche Ortsverkehr, noch der Hinterlandsverkehr trotz zahlreicher privater und zweier amtlicher Statistiken genauer erfassen. Nach vorsichtigen Schätzungen

ist anzunehmen, daß 50—70% der an der Gimritzer Schleuse angeschriebenen Gütermengen über die Weichbildgrenze Halles hinausgehen und den eigentlichen Umschlagsverkehr bilden. Danach wären als Umschlagsgüter in runden Zahlen anzunehmen:

Jahr	bergwärts	talwärts
1910	90—120 000 t	50—70 000 t
1911	65— 95 000	40—55 000
1912	90—120 000	50— 70 000
1913	90—120 000	60—85 000

Bei diesem Hinterlandsverkehr handelt es sich meistens um Stückgüter. Massengüter in Kahnladungen gehen nur ausnahmsweise im Umschlag über Halle; die Elbeplätze sind darin der Saale überlegen.

Der Art nach gehen im Umschlag über Halle nach Mitteilungen der Halle-Hettstedter Eisenbahn bergwärts vornehmlich: Eisen, Eisenwaren, Maschinen- und andere Metallwaren, Gerbstoffe und Gerbextrakte, Kaufmannsgüter, Schmier- und Mineralöle und Fette, Wolle, Häute. Von den Berggütern, die in Halle bleiben, verdienen der Menge nach besonderer Hervorhebung: Kaufmannsgüter aller Art.

Die unterhalb Halle gelöschten Berggüter sind Stückgüter; hauptsächlich aber Rohstoffe in Kahnladungen für die an der Saale gelegenen Unternehmungen, wie Mühlen, Papierfabriken, chemische Fabriken, Ziegeleien, Holzhandlungen u. a. Bisher haben sich diese Ausladungen immer unter etwa 20% des gesamten Bergverkehrs gehalten; dem Wert nach also noch beträchlich weniger als $^1/_5$, da es sich meist um billigere Massengüter gegenüber höherwertigeren Stückgütern handelt. Ein Umschlagsverkehr auf die Eisenbahn hat sich unterhalb Halle noch nicht ergeben und wird sich auch in größerem Umfange bei dem nahen, betrieblich und verkehrsgeographisch vorteilhafteren Elbeumschlag nicht entwickeln.

Für den Talverkehr gilt bezüglich des Hinterland-Umschlags das für den Bergverkehr gesagte: die oberhalb der Gimritzer Schleuse verladenen Güter sind größtenteils Stückgüter, die im Umschlag die Saale benutzen. Unterhalb Halles setzt aber der Talverkehr mit Massengütern ein. Er dient der Verwertung bedeutender, ohne die Wasserstraße kaum in dem erfolgten Umfang aufzuschließender Ton-, Sand- und Gipsläger und Steinbrüche. Daneben kommen noch Rohzucker, Weizen, Kalisalze, Ziegelsteine, Schlackensteine in betracht. Hier dient im Gegensatz zum Bergverkehr die Eisenbahn auch unterhalb Halles als Zubringer. So wurden nach der Reichsstatistik in Salzmünde von der Eisenbahn in den Kahn umgeschlagen an Gütern:

Jahr	Kalisalze zum Düngen t	Weizen und Spelz t	Rohzucker t	überhaupt Güter t
1909	12 844	—	1 344	20 386
1910	14 862	649	2 642	23 005
1911	5 249	256	11 873	19 441
1912	12 263	1 885	2 559	17 871
1913	9 737	4 597	1 996	18 384

In Wettin [10]) wurden laut Reichsstatistik umgeschlagen:

Jahr	Erde, Kies Sand, Mergel t	überhaupt Güter t
1909	3 847	4 310
1910	7 542	12 922
1911	3 426	4 286
1912	6 532	8 308
1913	8 571	9 255

10) Mit welcher Vorsicht die Reichsstatistik zu bewerten ist, zeigt folgende Zusammenstellung, die von der Betriebsverwaltung der Wallwitz-Wettiner Eisenbahn in Wettin an Hand der Bücher über den Umschlag von Formsand an der Umschlagstelle auf Bahnhof Wettin von

In Friedeburg kamen im Umschlag nach Anschreibungen der Halle-Hettstetter Eisenbahn zur Verladung:

1910/11 April / März 11,683 t
1911/12 „ „ 10,964 t, wovon das meiste Weizen und Schlackensteine waren.

Besonderer Erwähnung als große Versender unterhalb der Bernburger Schleuse bedürfen die Deutschen Solvay-Werke, die 30—35,000 t jährlich versenden.

Trotha kann als unbedeutend vernachlässigt werden.

3. Nachstehende Zusammenstellung führt die wichtigeren Transportgüter auf, geordnet nach Gruppen der beförderten Gütermengen. Dieses quantitative Einteilungsprinzip ist gewählt, weil sich eine Aufteilung nach sachlichen Unterscheidungsmerkmalen, etwa nach Berg- und Talgütern, nach Durchgangs- und Lokalgütern, nach Rohstoffen, Halb- und Fertig-Fabrikaten oder nach anderen Gesichtspunkten als praktisch nicht durchführbar herausgestellt hat.

In den Jahren 1909—1913 gelangten im Durchschnitt nach der Reichsstatistik beim Durchgang der Schleuse zu Kalbe im Berg- oder Talverehr folgende Gütermengen zur Anschreibung:

---

der Bahn zum Wasser angefertigt und freundlichst zur Verfügung gestellt wurde:

1908	4,608 t
1909	3,427 „
1910	11,160 „
1911	3,766 „
1912	8,253 „
1913	9,069 „
1914	9,330 „

je 1000—2500 t

No.[11])	Bergverkehr	No.	Talverkehr
4	Blei in Blöcken	6b	Braunkohlenbriketts
19b	Unedle Metalle	28b	Roggen
27	Garne und Twiste	43	Oele, Fette usw.
28a	Weizen und Spelz	62	Teer, Pech, Asphalt usw.
28b	Roggen		
28e	Hülsenfrüchte		
28i	Andere Sämereien aller Art		
31c	Grubenholz		
31d	Rundholz zur Herstellung von Holz und Zellstoff		
31gl	Europ. Bretter, Balken usw., hart		
41a	Weizenmehl		
41c	Kleie		
65	Wein		
68b	Verbrauchszucker		

je 2500—5000 t

No.	Bergverkehr	No.	Talverkehr
12a	Stab-, Formeisen usw.	7a	Zement
16b	Maschinen und Teile	28g	Malz
23	Farbhölzer, Farbholzauszüge	63	Tonwaren, Porzellan, Steingut
28f	Mais	68a	Zucker, roh
28h	Lein-, Oelsamen		
31k	Außer-europ. Hölzer		
42a	Obst, Beeren		
44	Oelkuchenmehl u. Oelkuchen		
66	Wolle		

je 5000—10000 t

No.	Bergverkehr	No.	Talverkehr
6a	Braunkohlen, roh	8	Chemikalien
8	Chemikalien	41a	Weizenmehl
24	Fische und Schaltiere	42c	Küchengewächse
28d	Gerste	52a	Salz (Koch-, Speise-, Vieh-)

11) Die Nummern sind die Nummern des Güterverzeichnisses zur Aufstellung der Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen.

No.	Bergverkehr	No.	Talverkehr
30	Häute, Felle, Leder	68a	Zucker, roh
31el	Europ. unbearbeit. Holz		
31l	Ausser-europ. Holz, weich		
46a	Erdöl, Mineralöle		
62	Pech, Teer, Asphalt usw.		

je 10 000—20 000 t

No.	Bergverkehr	No.	Talverkehr
5	Lohe, Gerbstoffe	10d	Kalisalze zum Düngen
31g 2	Europ. Bretter, Balken usw. weich	49	Zuckerrüben
35	Kaffee, Kakao, Thee	59c	Pflastersteine aller Art
43	Oele, Fette, Trane, Talg	68b	Verbrauchszucker
47	Reis, Reismehl usw.		
60a	Steinkohlen		

je 20 000—50 000 t

No.	Talverkehr
21a	Erde, Kies, Sand
45	Papier und Pappe
55a	Soda, rohe

je 50 000— 100 000 t

No.	Talverkehr
21b	Ton, Lehm
28a	Weizen und Spelz
36	Kalk, gebrannter
59a	Gebrannte Mauersteine. Dachziegel

je mehr als 100 000 t

No.	Talverkehr
59b	Bau-, Bruch-, Werksteine.

Auch hier hat eine den Einzelheiten nachgehende Untersuchung ergeben, daß im Umschlag von Eisenbahn zu Schiff oder umgekehrt über die Saale nur die höherwertigen Güter gehen, die von der Bahn zum Spezialtarif II oder höher gefahren werden. Im Lokalverkehr benutzen aber auch Rohstoffe und Güter sonstiger Ausnahmetarife sowie des Spezialtarifs III den Fluß ganz regelmäßig.

Besondere Beachtung verdient Weizen, der in den letzten Jahren in steigendem Umfang zum Versand gebracht wird. Die talwärts beförderten Mengen gingen früher hauptsächlich an Hamburger und Berliner Mühlen und Händler. Seit einigen Jahren wird aber in zunehmendem Umfang nach Hamburg zur Ausfuhr verladen. Das hängt mit der Einrichtung der Einfuhrscheine zusammen und ist ganz besonders seit 1906, dem Inkrafttreten des neuen Zolltarifs, zu beobachten[12]). Beides wirkt zusammen und erlaubt dem Händler, Weizen im Gebiet der Saale zu Preisen aufzukaufen, die garnicht selten 3—4 M. je t über dem Preis liegen, den Mühlen etwa bis 1906 als Höchstpreis anlegten. Die gesteigerte Nachfrage führte zu einer Erhöhung der örtlichen Weizenmarktpreise und hatte zur Folge, daß die Saalemühlen notgedrungen den so in die Höhe getriebenen Weizenpreisen folgen und die Mehlpreise entsprechend erhöhen mußten. An der Saale und in ihrem Hinterland haben die Einfuhrscheine demnach zu einer dem einzelnen — wenn auch nicht merklich — belastenden Verteuerung des Konsums geführt. Der Weizenaufkauf zur Ausfuhr ist zeitweilig so umfangreich, daß es den Mühlen nicht immer möglich ist, das nötige Rohmaterial für die Aufrechterhaltung des vollen Betriebes heranzuschaffen, wollen sie nicht Preise anlegen, die ihnen keinen Nutzen mehr lassen.

Beachtung und Erklärung verdient auch die Tatsache, daß trotz der in der Nähe des Flusses gelegenen umfangreichen Braunkohlenlager nur wenig Braunkohlen auf die Saale

---

12) Vergl. die Geschäftsber. der Hildebrandtschen Mühlenwerke A.-G. in Böllberg bei Halle seit 1906. — Die Zentralgenossenschaft hat bis 1906 so gut wie keinen Weizen talwärts verladen. Das änderte sich allmählich; sie verlud Weizen in t:

1911/12	5,414
1912/13	8.300
1913/14	8,952

Die Zahlen beruhen auf Mitteilungen der Zentralgenossenschaft.

kommen. Selbst die in früheren Jahren übliche Versorgung einiger am Ufer gelegener Betriebe von Halle aus, herab bis Alsleben, hat nachgelassen und z. T. aufgehört. Die Saale bietet gegenüber dem Spez. Tar. III und dem Rohstofftarif sowie anderweitigen Vergünstigungen der Eisenbahn keinen Vorteil. Dazu kommt, daß die rohen Braunkohlen meistens an der Produktionsstätte verarbeitet werden, zu Briketts, Grudekoks, Teeröl, Pech und anderen Destillaten des Teeröls. Diese Produkte fährt die Bahn teilweise auch zu Sätzen des Spez. Tar. III, oder die Wasserversendung ist mit bestimmten technichen Nachteilen[13]) verbunden.

Ein an Bedeutung zurückgegangenes Verkehrsgut bildet auch Stammholz. Die mit nicht unerheblichen Gefahren für den Wasserabfluß, die Flußufer, die Bauten im Flußbett und den Schiffsverkehr verbundene Trift ist auf der Saale und Unstrut verboten. Dagegen spielt die Flößerei [14]) eine mit den Jahren allerdings an Wichtigkeit abnehmende Rolle. Die Zahl der Flöße ist immer mehr zurückgegangen. Nach der hierüber bis 1908 veröffentlichten Stat. d. D. R. betrug der Durchgang an Flößen zu Tal:

---

13) Braunkohlenbriketts z. B. werden bei Entfernungen von über 50 km zum Rohstofftarif gefahren, bis dahin zum Spez.-Tar. III. Von Halle nach Berlin Anh. Bf. beträgt die Fracht nur 43 Pfg. für 100 kg. Unter 35 Pfg. für 100 kg lohnt sich die Wasserfracht von Halle nach Berlin nicht. Die Differenz von 8 Pfg. würde gerade für die Hafenbahnfracht reichen. Außerdem wird die Vorfracht zum Spez.-Tar. III berechnet, weil die Entfernung von der Grube bis nach Halle nicht 50 km beträgt. Der Umschlag ist ausgeschlossen. — Dazu kommt die schwierige Löschung und Ladung der Briketts. Es gibt viel Bruch. Für den Empfänger ist es unpraktisch, einen ganzen Kahn zu beziehen, von dem ein Teil auf Lager genommen werden müßte. Per Waggon läßt sich das gerade benötigte Quantum beziehen, das vom Eisenbahnwagen unmittelbar dem Kunden oder Verbraucher zugeführt werden kann. Es werden so Fuhr- und Lagerkosten erspart.

14) Über Flößerei vergl.: Elbstrom, III, 2. S. 229. — Denkschr. 1882, S. 15—16. — Statistik des Deutschen Reiches N. F. Bd. 179, II a. S. 70—71.

	Oelknitz (Saale)	Beuditz
1880	63,787 t	—
1890	24,607 t	40,037 t
1895	15,455 t	16,338 t
1900	13,332 t	19,589 t
1905	11,913 t	11,883 t
1906	11,688 t	10,903 t
1907	11,237 t	10,706 t
1908	9,265 t	9,597 t

Die meisten der an der oberen Saale geschlagenen und für untere Saalestationen bestimmten Stämme gelangten früher als Floßholz an ihren Bestimmungsort. Heut beziehen fast ausnahmslos nur unmittelbar am Wasser gelegene Schneidemühlen und Holzhandlungen Stämme als Floßholz. Ueberall, wo Floßholz erst noch auf die Bahn oder auf Fuhrwerk verladen werden muß, um sein Bestimmungsziel zu erreichen, wird in Anbetracht der von der Schlagstätte der Stämme bis zum Verarbeitungsort gestiegenen Arbeitslöhne und Fuhrkosten der nicht viel kostspieligere, schnellere und bequemere Bahnbezug vorgezogen. Selbst am Wasser gelegene Bezieher greifen unter Umständen auf den Eisenbahntransport zurück, sobald ihr Grundstück von der Bahn aus bequem erreichbar ist. Eine zweite Ursache für den nachlassenden Floßverkehr darf in der zunehmenden Verarbeitung des Holzes in der Nähe der Produktionsorte gesehen werden. So sind am Oberlauf der Saale neue Schneidemühlen entstanden, alte erweitert, in den meisten ist der Umsatz gestiegen; nicht zu vergessen die ihre Produktion jährlich steigernden Holzstoffabriken und Holzschleifereien im Einflußgebiet der oberen Saale.

Eine Begleiterscheinung des nachlassenden Floßverkehrs ist in dem Abflauen der noch bis 1900 alljährlich abgehaltenen Holzmessen in Kösen und Kamburg zu erblicken, von denen die erstere aus Mangel an Beteiligung in letzter Zeit wiederholt nicht mehr zustande kam.

4. der Saalegüterverkehr befindet sich in starker Abhängigkeit von der Elbe. Diese ist der Saale technisch und wirtschaftlich überlegen und kann deswegen niedrigere Frachten erstellen [15]).

So ist das Flußbett der Elbe breiter, tiefer und durch Schleusen nicht gesperrt. Das erlaubt die Benutzung der wirtschaftlich vorteilhafteren Fahrzeuge mit großen Tragfähigkeiten, die dazu dank der größeren und regelmäßigeren Wassertiefe der Elbe besser auszunutzen sind. Namentlich bei niedrigen Wasserständen macht sich das bemerkbar; denn ein Saalekahn, der bei einem Tiefgang von 1 m mit 120 t beladen ist, fährt unwirtschaftlicher als ein bei gleichem Tiefgang mit 200—250 t beladener 800 t Kahn des Elbemaßes.

Die großen Schiffahrtsunternehmungen der Elbe, die mit auf diesen wassertechnischen Verhältnissen sich aufbauen, sind kapitalkräftiger und deswegen leistungsfähiger als die an der Saale. Sie können sich den mannigfach verschiedenen Bedürfnissen des Verkehrs mit ihrem großen und deshalb ebenfalls verschiedenartig zusammengesetzten Schiffspark besser anpassen durch Einrichtung neuer Linien, Bereitstellung von reichlichem Kahnraum, Erstellung besonders günstiger Ausnahmetarife, überhaupt billiger Frachten. Wie sie selbst vom Verkehr in ihrer Größe getragen werden, so ziehen sie auch immer neuen Verkehr wiederum an, während die vergleichweise geringfügigen Transportmengen der Saale jedes Schiffahrtsunternehmen in ziemlich engem Rahmen festhalten.

Am meisten aber hat die Saale unter dem an der Elbe ansässigen Großhandel zu leiden. An der ganzen Elbe sind große Läger für Güter aller Art. Getreide, Kohlen, Eisen, Dünge- und Futtermittel, Holz, Fette, Oele aller Art, Kaufmannsgüter u. a. werden dort vom Großhandel in Kahnladungen bezogen und gelagert. Die Ver-

15) Frachttabelle Pleißner S. 80.

teilung erfolgt mit der Eisenbahn nach Bedarf des Käufers in kleineren Mengen: die Saale ist an der Verteilung so gut wie unbeteiligt. Es wäre unvorteilhaft, die nachHalle, nach Bernburg, nach anderen an und nahe der Saale gelegenen Orten bestimmten oder über Halle hinausgehenden Waren zu Wasser vom mittelelbischen Lager abzunehmen; die geringe Entfernung macht den Wassertransport unlohnend. Auch handelt es sich gewöhnlich um Mengen, welche die Tragfähigkeit eines Kahnes nicht ausnutzen.

Eine Änderung in dieser Hinsicht wäre nur möglich, wenn der Großhandel an der Saale selbst Niederlagen errichtete, um von hier aus das Saalehinterland zu bedienen. Mit einer solchen Entwicklung ist aber nicht zu rechnen. Denn der Bezug auf der Saale mit 400 t Kähnen ist teurer als nach der Elbe mit 600—800 t Kähnen. Die mit etwaiger Teilung der Elbläger verbundenen höheren Geschäftsunkosten sind gleichfalls in Rechnung zu stellen. Dann sind die Hafen- und Raumverhältnisse in Halle, das wohl nur in Frage käme, vorläufig nicht derart, den Großhandel anzulocken.

Vor allem steht die Gewohnheit des Käufers entgegen, dorthin zu gehen, wo sich das größte Angebot zusammendrängt, wo der größte Markt ist, und das wird an den Elbplätzen immer der Fall sein. Die Elbe hat neben der Eisenbahn nach Süden zu als zweite wichtige Verkehrsmöglichkeit sich selbst. Der Großhandel will und muß nach allen Seiten volle Bewegungsfreiheit haben. Von der Saale aus hätte er sie nur nach dem Saalehinterland. Hier macht sich der Nachteil geltend, der mit jedem als kurze Sackgasse endenden Verkehrsweg verbunden ist.

Der Vorzug der durchlaufenden Verkehrsstraße zeigt sich an der Elbe besonders scharf bei den sog. Konditionalfahrten in Getreide. Der Hamburger Händler schickt unverkauftes Getreide ohne festes Bestimmungsziel bergwärts. Er will es von Hamburg aus im ganzen oder geteilt auf dem schwimmenden Kahn verkaufen und die verkauften

Mengen an dem jeweils für die Löschung geeignetsten Hafen löschen. Von einer 600 t-Ladung z. B. werden 200 t nach Aken verkauft, bevor der Kahn dort eintrifft; der Schiffsführer findet hier die Order vor, ladet 200 t aus und fährt mit 400 t weiter nach Wallwitzhafen, Riesa, Dresden, vielleicht bis nach Böhmen, je nach der inzwischen getroffenen Verfügung über das Getreide.

Für solchen Verkehr ist die Saale ungeeignet; bis Halle müßte alles verkauft sein, wenn der Rest nicht in Halle gelagert werden soll, bis sich ein Käufer findet. Das ist eine kostspielige Unbequemlichkeit, der der Handel aus dem Wege geht, wenn er kann.

So ist es auch zu erklären, daß die meisten Saaledurchgangsgüter von vornherein einen festen Bestimmungsort im Hinterland haben und gewöhnlich in Halle nur bis auf Abruf gelagert werden, wenn der Empfänger sie vorläufig nicht alle braucht.

Demgemäß ist die Saale der Elbe gegenüber im Umschlagsverkehr wettbewerbsfähig für Orte, denen Halle eisenbahntariflich näher liegt als die Elbplätze zwischen Schönebeck und Riesa[16]), sofern die Güter mit festem Bestimmungsort im Hinterlande über Halle gehen oder der Absender mit einer ihm vorher bekannten Lagerfrist in Halle rechnen kann.

5. Für die Abgrenzung des Saale-Hinterlands ergibt sich aus all' diesen Verhältnissen eine nicht unerhebliche Einschränkung hinsichtlich des Umfangs, der allein aus den Entfernungen sich errechnen ließe.

Bis Halle aufwärts umfaßt es nur die an der Saale selbst und in ihrer unmittelbaren Nähe gelegenen Gebiete. Alle mehr als 5—10 km vom Fluß entfernten Betriebe halten sich an die Eisenbahn und selbst, sofern sie östlich zur Elbe hin liegen, an diese.

16) Vergl. Königs Eisenbahnfrachttarif, der die Frachtsätze von den meisten deutschen Stationen nach Halle und den Mittelelb. Umschlagsplätzen mit Erwähnung der km Entfernung angibt.

Südlich Halle ist dann allerdings der Saaleverkehr gegenüber der Elbe wettbewerbsfähig. Aber schon bei Bitterfeld und Delitzsch, die beide mit ihrem Braunkohlengebiet noch zur Elbe gehören, verläuft die Trennungslinie, und selbst Leipzig ist noch heftiges Kampfgebiet, wenngleich die Saale hier mehr und mehr Raum gewinnt. Noch weiter südlich erstreckt sich dann das ausgeprägt zur Saale gehörende Hinterland westlich etwa der Eisenbahnlinie Leipzig—Altenburg—Zwickau—Greiz—Plauen—Hof.

Von Westen her bringt die Bahn Kassel-Nordhausen-Halle Güter etwa von Nordhausen aus heran, das aber außerdem über die Elbe und auch schon nach der Weser hin verfrachtet. Im Süden endlich läßt der Einfluß des Rheins, der noch durch die Tarifpolitik der bayerischen Eisenbahnen verstärkt wird, den Saaleverkehr sich nicht recht entfalten.

So kann das zwischen den beiden Bahnen Halle-Nordhausen und Halle - Leipzig-Hof sich erstreckende Gebiet, das außer einigen Teilen der Provinz Sachsen und des Königreichs Sachsen den größten Teil der Thüringischen Staaten umfaßt, als das Hinterland der Saale bezeichnet werden. Hier arbeitet im besondern Halle als Umschlagsplatz für Güter, die von und nach Hamburg-Lübeck und auch von und nach Berlin-Stettin bestimmt sind.

Schlußbemerkung.

Die Entwicklung des Saaleverkehrs liegt offensichtlich nicht beim Massengut, abgesehen von den unmittelbar am Ufer gelegenen oder von hier aus technisch leicht zu erreichenden Betrieben, sondern bei den Stückgütern. Diese mehr und mehr heranzuziehen, muß die Sorge aller beteiligten Kreise sein. Planmäßig fortgesetzte Bearbeitung des Hinterlandes, Verbesserung des regelmäßigen Eilgut- und Stückgutdienstes sind die wichtigsten Mittel zu diesem Ziele.

Besonders gute Aussicht bietet der Ausbau des Berlin-Stettiner Verkehrs. Es gilt für Halle und die Saale einen nicht unerheblichen Teil jener Umschlagsmengen zu erobern, die heute in Magdeburg nur deshalb umgeschlagen werden, weil von hier aus die Verbindung mit Stettin besser ist. Sobald auch Halle aus der Eröffnung des Hohenzollern-Kanals die entsprechenden Folgerungen zieht, in regelmäßiger und häufiger Folge direkte Eildampferfahrten nach Stettin einrichtet, wird der Verkehr an den von Halle aus kaum viel höheren Frachten gewiß nicht achtlos vorübergehen und die Gelegenheit benutzen, einen Teil der Eisenbahnfracht Halle-Magdeburg zu sparen.

Im Massengutverkehr dagegen muß sich die Saaleschiffahrt damit abfinden, daß ihr Fluß nicht lang und nicht leistungsfähig genug ist, um auch aus abgelegenen Gebieten die Transporte anzuziehen. Die Elbe im Osten, mehr noch und auf allen Seiten die Eisenbahnen, engen da ihren Wirkungsbereich in einer Weise ein, daß sie zu mehr als Lokalbedeutung nicht gut emporgehoben werden kann.

Es gilt an der Saale Qualitäts-, nicht Quantitäts-Arbeit zu betonen.

Lebenslauf.

Ich wurde am 26. August 1892 zu Berlin als Sohn des † Kaufmanns Arthur Remme geboren. Ich besuchte zuerst das Gymnasium zu Wernigerode, später die Ober-Realschule zu Quedlinburg, die ich Ostern 1911 mit dem Zeugnis der Reife verließ. Neben meinen anschließenden rechts- und staatswissenschaftlichen Studien in Halle (S.-S. 1911), Berlin (W.-S. 1911 bis einschl. W.-S. 1915) und Halle (S.-S. 1915 bis einschl. W.-S. 1916) war ich von August 1911 bis September 1912 in einem Berliner Bankgeschäft, von Oktober 1912 bis Januar 1915 als wissenschaftlicher Hilfsarbeiter beim Deutschen Handelstag tätig. Ich bestand die mündliche Doktorprüfung am 25. April an der Universität zu Halle.

Thesen.

1. Auf Wasserstraßen geringer Leistungsfähigkeit arbeitet im gewöhnlichen Güterverkehr der großkapitalistische Betrieb auf die Dauer unrentabel und ist dem Einzelschiffer sowie dem genossenschaftlich organisierten Kleinbetrieb wirtschaftlich unterlegen.

2. Die Entstehung, Einrichtung und Organisation von Betrieben, in denen mehrere Produktionsstufen miteinander verbunden sind, ist umso schwieriger, je länger der Produktionsweg vom Rohstoff bis zur Ware ist, je größer also die Zahl der Produktionsstufen ist, je mannigfaltiger die nötigen Rohstoffe und je vielseitiger die Endprodukte sind.

3. Die Angemessenheit der Preise vorwiegend auf der Grundlage der Gestehungskosten zu beurteilen, widerspricht kaufmännischen Gewohnheiten und Bedürfnissen. Ein Preis darf nicht als unzulässig und strafbar angesehen werden, wenn er sich in den Grenzen der Marktpreise hält; als Marktpreise können jedoch nur solche Preise gelten, die einen auf hinreichend breiter und allgemein gültiger Grundlage gewonnenen Ausgleich von Angebot und Nachfrage darstellen.

4. Für die Berechnung angemessener Preise auf der Grundlage der Gestehungskosten ist die Einhaltung folgender Richtlinien zu fordern: Dem Kaufmann muß gestattet werden, bei Verschiedenheit der Herstellungskosten oder der Einstandspreise für Waren gleicher Art von Durchschnittsbeträgen auszugehen. Die Geschäftsunkosten dürfen nach Maßgabe ihrer tatsächlichen Höhe und im Verhältnis zur Größe des Umsatzes zugeschlagen werden. Zu den

Geschäftsunkosten gehört auch der Leihzins des im Geschäfte angelegten fremden und eine dem Geldmarkt entsprechende Verzinsung des eigenen Kapitals, sowie eine angemessene Risikoprämie. Im übrigen ist dem Kaufmann ein reiner Nutzen zuzubilligen, für dessen Bemessung weder der Grundsatz des ziffernmäßig gleichen Stücknutzens wie im Frieden, noch die Forderung eines prozentual gleichen Zuschlags einen allgemein anwendbaren Maßstab bildet. Der angemessene Gewinn bestimmt sich vielmehr nach den gesamten Verhältnissen des Einzelfalles und ist in solcher Höhe anzusetzen, daß er eine auch in Beziehung zum Umsatz ausreichende Vergütung für die Tätigkeit des Unternehmers umschließt.

5. Bei der Auslegung derjenigen kriegsrechtlichen Verordnungen, die Strafbestimmungen gegen den Kettenhandel enthalten, ist zu beachten, daß auch unter den Kriegsverhältnissen Lieferungsgeschäfte zwischen Angehörigen der gleichen Betriebsgruppe, insbesondere von Großhändler zu Großhändler, von Kleinhändler zu Kleinhändler, volkswirtschaftlich berechtigt, nützlich und notwendig sein können.

6. Der Gedanke, die Wiedereinstellung der Kriegsteilnehmer nach dem Kriege in die von ihnen vor Eintritt in den Militärdienst innegehabten Stellungen allgemein durch Rechtssatz in Deutschland zu fordern, ist aus praktischen, privat- und volkswirtschaftlichen Gründen abzulehnen.

Literatur.

(Die Arbeit ist im Februar 1916 abgeschlossen. Bei der Bearbeitung sind die durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse nicht berücksichtigt.)

In den Fußnoten wird u. a. auf die folgenden Veröffentlichungen Bezug genommen. Die Aufzählung stellt nur einen kleinen Teil der benutzten Literatur dar.

Denkschrift, „betr. die Bauausführungen an denjenigen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen, über deren Regulierung und Herstellung dem Landtage besondere Vorlagen gemacht worden sind." Seit 1880, fortlaufend alle 2—3 Jahre. Drucks. des preuß. H. d. A.

Denkschrift 1882. „Über die Schiffahrtsstraße der Unstrut und Saale von Artern bis zur Einmündung der Saale in die Elbe." Drucks. d. preuß. H. d. A., III. Sess., 14. Legisl.-Per. Nr. 29, S. 7—17.

Denkschrift 1888. „Über die Ströme Memel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser und Rhein." Bearb. i. A. dse M. d. ö. A. Berlin 1888. Druck von J. Kerskes. Vgl. darin die Elbe S. 157—224.

Die Schiffahrt der deutschen Ströme, Untersuchungen über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse. Schr. d. Ver. f. Soz.-Politik, Bd. 100, I, Leipzig 1903 und B. 100, III, Leipzig 1905. — Bd. 100, I: Dr. G. Bindewald. „Entwicklung des Abgabenwesens und der Regulierungskosten der Elbschiffahrt 1871—1900.

Elbstrom, der, „sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse". Eine hydrographische, wasserwirtschaftliche und wasserrechtliche Darstellung. I. A. d. deutschen Elbuferstaaten u. unter Beteiligung des preuß. Wasserausschusses hrg. v. d. Kgl. Elbstrombverw. zu Magdeburg, Berlin 1898. Bd. I—III. Über Lit. über das Elbstromgebiet vgl. Bd. I, Vorwort S. XII—XIII.

Führer auf den deutschen Schiffahrtsstraßen. III. Teil, Das Elbgebiet. Bearb. v. d. Kgl. Elbstrombauverwaltung in Magdeburg. 3. Aufl. Berlin 1912.

Grotewold, Dr. „Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht". Stuttgart 1914.

Hagen, Freiherr vom, C. H., Stadtrat. „Die Stadt Halle". Halle 1867.

Königs Eisenbahn-Frachten-Tarif ab Staatsbahnhof der Umschlagsplätze: Magdeburg, Schönebeck, Barby, Aken, Wallwitzhafen, Wittenberg, Torgau, Halle, Riese-Elbkai, Dresden-Elbkai im Verkehr mit deutschen Stationen. 3. Aufl. Erfurt 1914, Druck und Verlag von G. A. Koenig.

Pleissner, Dr. Erich. „Konzentration der Güterschiffahrt auf der Elbe." Zeitschr. f. die ges. Staatswissenschaften. Ergänzungsheft L. Tübingen 1914.

Reinus, Max. „Halle in der Gegenwart, mit histor. Rückblicken.', Halle 1907. Abschn. Handel u. Industrie S. 275—379.

Schanz, Georg. „Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main." Bamberg 1893. Studien über die bayrischen Wasserstraßen H. 1.

Scheck, R. „Die Niederschlags- und Abflußverhältnisse der Saale mit besonderer Berücksichtigung der Wasserstände. Wiesbaden 1893.

Ule, Dr. Willi. „Zur Hydrographie der Saale." In Forschungen zur Deutschen Landes- und Volkskunde, 10. Bd. H. 1. Stuttgart 1896.